Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des
révolutions du XIXe siècle

51 | 2015

Atlantique ibérique et migrations après les
indépendances américaines

Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile, documents réunis par Pierre Thiesset

Vierzon, Le pas de côté, 2015, 334 p. ISBN : 978-2-9542183-7-3, 16 euros.

François Jarrige

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4972>

DOI : 10.4000/rh19.4972

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2015

Pagination : 226-227

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

François Jarrige, « *Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile, documents réunis par Pierre Thiesset* », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 51 | 2015, mis en ligne le 20 décembre 2015, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4972> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.4972>

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2020.

Tous droits réservés

Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile, documents réunis par Pierre Thiesset

Vierzon, Le pas de côté, 2015, 334 p. ISBN : 978-2-9542183-7-3, 16 euros.

François Jarrige

RÉFÉRENCE

Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile, documents réunis par Pierre Thiesset, Vierzon, Le pas de côté, 2015, 334 p. ISBN : 978-2-9542183-7-3, 16 euros.

- 1 Ce livre très riche et foisonnant, dont le titre claque comme un avertissement ou une menace, propose une exploration des premiers temps de l'automobile, entre les années 1880 et le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Pierre Thiesset, qui a fondé et anime la jeune maison d'édition Le Pas de côté, s'est visiblement plongé avec délectation dans la presse et la littérature de la mal nommée « Belle Epoque » pour recueillir des centaines de textes et d'images évoquant la vaste controverse qui accompagne, en France, les débuts de l'automobile. En dépit d'essais antérieurs, en général peu concluants, la voiture sans cheval ne commence réellement à prendre son essor que dans les années 1870-1880 lorsque divers constructeurs proposent leurs premiers modèles. Mais durant plusieurs décennies, la nouvelle trajectoire technique reste fragile et vivement contestée, associée à un élitisme illégitime, ou considérée comme trop dangereuse, voire parfaitement irrationnelle. L'histoire des débuts de l'automobile et de la motorisation des transports terrestres a déjà suscité de nombreux travaux qui ont montré la complexité et les ambivalences du processus. La vision héroïque de l'automobile s'imposant naturellement comme un prodige technologique ardemment désiré par les populations ne tient plus.
- 2 Cet ouvrage apporte un éclairage original et très utile à ce débat en nous livrant une partie des pièces du dossier. L'éditeur de cette anthologie a en effet dépouillé des

centaines de publications, principalement la presse de masse, à Paris comme en province, pour en extraire des récits, drôles ou tragiques, qui donnent à voir les craintes et refus qui dominaient aux premiers temps de l'auto. Il a réuni des centaines d'articles de presse, d'extraits d'ouvrages, de caricatures qui donnent à lire et à entendre les innombrables plaintes, protestations et résistances qui ont accompagné les premiers pas de la motorisation à la fin du XIX^e siècle. Organisé de façon thématique, l'ouvrage présente les multiples raisons – qu'elles soient esthétiques, sociales, techniques ou environnementales – qui justifiaient qu'on s'oppose au « monstre roulant ». Comme l'écrit en 1899 le journaliste satiriste Léon-Charles Bienvenu, dit Touchatout, l'auto « embête tout le monde » car elle « assourdit, empoisonne et menace tout le monde, avec ses pouf !... pouf !... assommants, ses buées de pétrole et ses allures désordonnées » (p. 45). La dangerosité des nouvelles mécaniques accusées d'écraser impitoyablement les piétons et les animaux arrive évidemment en première ligne des récriminations et la presse de l'époque est remplie d'anecdotes et de faits-divers dénonçant les automobilistes écraseurs. Le débat recouvre aussi des clivages sociaux et politiques, à travers l'automobile c'est bien souvent le riche aristocrate ou le banquier parasite qui est condamné. Pierre Bertrand écrit d'ailleurs dans *l'Humanité* en 1907 que l'arrivée de l'automobile constitue « une forme nouvelle de la lutte des classes » (p. 198).

- 3 Loin de se limiter aux seuls discours de dénonciations et d'imprécations, la presse livre aussi un grand nombre de conflits et d'actes de violences contre l'arrivée des premières automobiles, qu'il s'agisse de jets de pierre, d'attaques contre les chauffards, ou autres pièges disposés sur les routes par « quelque paysan autophobe », comme les qualifie un article du *Journal* en 1910 (p. 215). Un chapitre particulier est d'ailleurs consacré à la Suisse où la levée de bouclier fut particulièrement importante. Face à ces innombrables réactions hostiles, les partisans du nouveau mode de transport – constructeurs, aventuriers ou journalistes spécialisés – n'ont pas lésiné pour convaincre les populations des bienfaits du nouveau moyen de transport présenté comme le triomphe ultime de la civilisation. Dès avant 1914, l'automobile est célébrée comme le sommet de la liberté et du progrès dont la marche naturelle ne saurait être freinée, les opposants sont repoussés comme des imbéciles rétrogrades, les hésitants comme des peureux irresponsables qui doivent être éduqués. « La religion de l'automobile » s'impose peu à peu comme un véritable culte patriotique qui ne saurait été remis en cause. La Grande Guerre consacre d'ailleurs le triomphe de l'automobile, après le conflit l'usage du nouveau moyen de transport se diffuse et les tensions s'apaisent peu à peu, aux États-Unis d'abord puis en Europe. Même s'il aurait sans doute été utile que l'éditeur présente davantage le corpus et les divers auteurs réunis, les choix qui ont présidé à la sélection des textes et des images, comme les contextes de rédaction des divers documents, l'ensemble offre un précieux recueil de sources qui se lit avec plaisir et offre de multiples pistes pour prolonger l'analyse.